

N:o 196.

Af Herr L. J. Fahlander: Angående underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande undersökningar af föreslagna väganläggningar från Ume till Ranfjorden i Norge och från Bodö till Skellefte och Pite.

Efter Sveriges och Norges förening hafva åtskilliga åtgärder blifvit vidtagna för samfärdseln mellan de begge förenade rikena. Att icke nämna de föga gagneliga bostäder som blifvit anlagda, för att om vintern herbergera dem, som efter Torneå elfdal besöka naboriket, vill jag fästa uppmärksamheten på den väg, hvilken blifvit öfver Östersund anlagd till Trondhjem, samt ännu mera på den jernvägsanläggning, som pågår genom Wermland. Med tanken fästad härå kan jag icke underlåta för Riksdagen framställa ett förslag till ny kommunikation emellan Sveriges och Norges nordligaste delar.

Vid det Skandinaviska sällskapets möte i Christiania den 12 sistlidne November höll Professor Daa ett föredrag om en väg emellan Bodö och Pite samt Skellefte, hvarur jag anhåller att få anföra några utdrag.

Efter att hafva omnämnt de långa elfvarne, som utmynna i Bottniska viken och dem, hvilkas kortare vattendrag utflyta i Atlantiska eller Ishafvet, ytttrar Daa, att man skulle taga mycket fel, om man betraktade skiljomuren mellan dessa flodsystem eller den så kallade Kölen såsom "öfverstiglig mellan de östra och vestra bygderna". Bristen på förbindelse mellan dessa måste afhjelpas, innan något af dem kan göra rättiga framsteg; och olägenheten att stå allena har man längesedan erfarit och likväl är det, såsom jag förut nämnt, blott södra och mellersta delen af Norge, som kommit i beqvämare kommunikation med vårt land. Grunden härtill torde böra sökas deri, att det var de sydligare, mera gynnade nejderna, som hade inflytande nog att först förskaffa sig anslag för arbetets utförande. Lätt är emellertid att bevisa, att de nordliga trakterna inom begge rikena bättre behöfva nabosamfärdselns välgerningar. För de byggnader, der nuvarande vägar mellan Sverige och Norge möta hvarandra, äro dessa blott nya och bättre förbindelser med grannbygden, hvars naturförhållanden å ömse sidor fjellen äro väsendtligt lika. Medgifvas måste, att industriens olika utveckling frambragt olikheter i behof och varor äfven inom dessa sydligare gränsorter,

så att der anlagda vägar utgöra ett viktigt hjälpmedel för ett fördelaktigt varuutbyte. Men i den nordliga delen af de förenade rikena upptäcker man den skarpaste motsats mellan öster och vester. Innebyggarna på ena sidan fjellet kunna omöjligen frambringa hvad deras grannar å andra sidan hafva i öfverflöd, hvarföre ock begge äro i tillfälle utbyta varor, som den andra icke, utan stor afsaknad, kan undvara. Kastar man en blick på kartan, finner man att norr om Trondhjem blir kustlandet allt smalare och smalare; fjellen resa sig högt öfver gränsen ej allenast för åkerbruket, utan äfven för trädens växtlighet, hvarigenom uppkommer brist på odlingsbar mark äfvensom fattigdom på skog. Men just denna kust är mellan sina många öar rikare på fisk. Hafvets öfverflöd ersätter således på sätt och vis jordens karghet. Innebyggarna i dessa trakter äro således tvungne att för bedrivande af sitt ymniga fiske och för sitt lifsuppehälle införa sina viktigaste förnödenheter från fjerran trakter, såsom trävirke, smör, väfnader, garn, tågvirke och jernkram.

Af dessa nyttiga och oumbärliga saker kan den Svenske Norrländningen afsätta åtminstone af trävirke: timmer till fartygs-, båt- och husbyggnader, stäver till fiskkärl, garn, smör och ost, hvaremot i utbyte skulle erhållas fisk och, alldenstund sjöfarten hela året om är öppen på Norska kusten, äfven spannmål, då ett fruset Bottenhaf lade hinder i vägen för kommunikationen med södra delen af landet.

Skogarne inom Lappmarken fortsättas upp emot fjellen så långt från Bottniska viken, att det icke alltid lönar sig att utföra trävaror åt det hållet, hvarför det ock för den Norr- och Vesterbottniska bonden blir en stor fördel att utföra till Norge produkterna af den skog, som ligger närmast Norska gränsen.

Hvad priset å ladugårdsprodukter beträffar, får jag nämna, att desamma betalas med ungefär hälften i Pite och Skelefte mot hvad de kosta i Bodö i Norge. På tal om matvaror må jag äfven nämna, att frusen fisk, transporterad från Norge efter Torneå elfdal med begärlighet uppköpes i Haparanda, Kalix, Råne, Lule, Pite, Skellefte och Ume med flera orter, som genom nu åsyftade väganläggningar skulle komma i billigare kommunikation med fiskeriplatserna i naboriket.

Den som känner de framsteg, befolkningarne hafva gjort och göra på båda sidor Kölen just i dessa nordliga trakter, lärer väl ej kunna förneka nytan af att förena dem genom en under alla årstider farbar väg, äfven om man skulle tro, att kostnaderna för deras anläggning blefvo alltför stora i förhållande till det antal människor, som deraf komme att draga nytta. Visserligen är afståndet från haf till haf betydligt, men mycket är redan gjort, dels af naturen dels af människohand. Å vägsträckningen efter Skelefte floddal genom Arvidsjaur och Arjeplougs lappmarks församlingar samt Löfmocks kapell till Bodö förekomma nemligen de stora sjöarne Storafvan, Uddjaur och Hornafvan, hvilka

genom någon strömrensning och några slussar skulle kunna göras segelbara för mindre fartyg på en sträcka af omkring 20 mil från Afvaviken (Storafvan) till Löfmoek och derifrån öfver Adolfström och *Nasafjell* till Sacten i Norge, hvilken sistnämnda väglängd utgör omkring 8 mil, som icke torde förete större svårigheter vid anläggandet, än som kunna lätteligen öfvervinnas af tvänne folk. Väglängden mellan Skellefte och Arvidsjaurns kyrka är beräknad till 15 à 16 mil, hvaraf mer än 5 mil redan är bruten. Emellan Pite och Arvidsjaur, en vägsträcka af omkring 12 mil, är vägen redan i det närmaste färdig. Den väg, som enligt detta förslag skulle anläggas, komme således att sluta i Arvidsjaur, der den delade sig för att med sina slutliga ändpunkter beröra södra delen af Norrbotten och norra delen af Westerbotten.

Jag nämnde *Nasafjell* och får härvid erinra, att här är en ganska rikhaltig silfvergrufva, som under Drottning Christinas tid varit bearbetad, men i anseende till transportkostnaden och svårigheten att erhålla nödigt brännmaterial blifvit öde lemnad. Under grufvans bearbetning anlades klöfjeväg dit upp från Skellefte, hvaraf spår ännu finnes. Kommer nu en väganläggning till stånd från ömse sidor om Kölen, så att kol och nödiga skogsprodukter kunde utan svårighet transporteras till silfvergrufvan, kunde densamma med lätthet återupptagas och måhända med stor fördel bearbetas.

Genom den nu föreslagna väganläggningen skulle en mängd personer erhålla en opåräknad arbetsförtjenst, som under en följd af år skulle afhålla dem från olofflig skogsafverkning, och då vägen en gång vore färdig, kan man hysa den förhoppning, att vanan vid ett ärligt arbete kommer att afhålla hvar och en från omnämnda lagöfverträdelse.

Genom den underlättade kommunikationen skulle de närmast vägen belägna trakterna blifva odlade, och folkmängden, som den 31 December 1866 i Pite och Skellefte utgjorde 87,563 och vid Sactensfjord liggande socknarne: Sactdalen, Skjärstad, Folden och Bodö, den 31 December 1865, 11,930 personer, betydligt förökas.

En annan vägsträckning, som äfven torde böra uppmärksammas vid en blifvande undersökning, är den efter Ume floddal från Lycksele och Stensele öfver Jovattnet till Norska gränsen och hvars ändpunkt skulle blifva Ranfjorden i Norge. På denna sträcka skulle inom Sverige förekomma obrutna $6\frac{3}{4}$ mil landväg och 10 mil sjöväg.

Äfven en annan linie torde ifrågakomma, nemligen efter samma Ume floddal till Mo kyrka vid Ranfjorden, likaledes öfver Stensele, dervid möta $11\frac{1}{2}$ mil landväg och 10 mil sjöväg.

För utrönande af hvilkendera bland dessa vägsträckor är för orten och landet nyttigast och lättast att åstadkomma, är det af nöden att noggranna undersökningar verkställas, till följd hvaraf jag får föreslå:

att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:t ingå med underdånig begäran, att undersökningar måtte, så fort sig göra låter, anställas å dessa föreslagna väglinier, från Ume öfver Stensele till Ranfjorden i Norge och från Bodö till Skellefte och Pite, samt sedan sådana försiggått, Kongl. Maj:t ville till Riksdagen aflemna nådig Proposition i ämnet.

Situationskarta med beskrifning öfver föreslagna vägsträckningen efter Umeå floddal åtföljer motionen.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 25 Januari 1868.

L. J. Fahlander
från Westerbottens län.

Häruti instämma

Olof Nilsson.

Gustaf Hæggström.

N:o 197.

Af Herr L. J. Fahlander: Angående förändringar af §§ 5 och 6 uti 2 Kap. Giftermålsbalken.

Lagbestämmelserna i 2 Kap. 5 och 6 §§ Giftermålsbalken i afseende å "svågerlag å sidone" och "i andra svågerlaget", sådana dessa paragrafer lyda i Kongl. Förordningen den 10 April 1810, hafva föranledt och komma att föranleda stora besvär, stora kostnader och stor tidsutdrägt för dem, som vilja ingå äktenskap inom de slägtleder som i omförmälde paragrafer uppräknas, utan att den ringaste nytta tillskyndas Staten genom de ansökningar, som i dylika fall måste till Kongl. Maj:t ingifvas.

Erfarenheten har visat, att något afslag i dylika frågor aldrig försports; och då tillståndsbrevet icke belägges med stämplat papper, hvarigenom Staten skulle tillskyndas en inkomst, icke heller är belastadt med lösen, hvarigenom den enskilde embetsmannen kan vinna eller förlora en påräknad extra inkomst, vågar jag,